

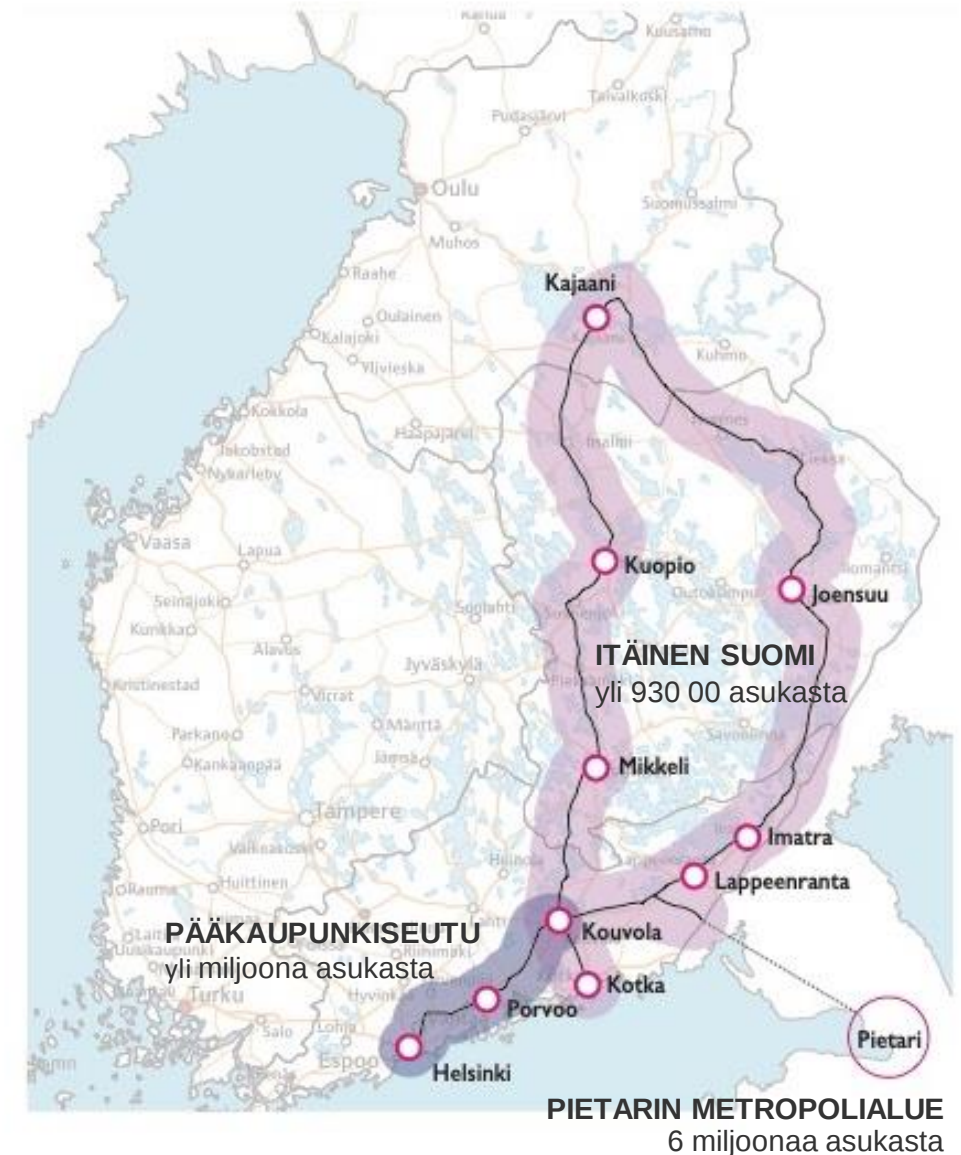


Yhdistää
puoli Suomea



Itärata – puoli Suomea liikkeellä

- Itäisen Suomen laaja yhteinen näkemys; tarvitsemme Itäradan, joka kulkee Helsingistä lentoaseman ja Porvoon kautta Kouvolaan ja edelleen Kuopioon, Kajaaniin sekä Joensuuhun ja Pietariin
- Vaikuttavissa ratahankkeissa ei saa unohtaa puolta Suomea. Itäisen Suomen saavutettavuus tulee saada samalle tasolle muun Suomen kanssa
- Alueen kaupungit ja kunnat ovat sitoutuneet Itäradan hankeyhtiövalmisteluun ja haluavat edistää sitä pikaisesti yhteistyössä valtion kanssa.



Itäisen Suomen raideyhteydet kuntoon

Tavoitteena noin 3 tunnin yhteydet Helsingistä Kuopioon, Joensuuhun ja Pietariin.

Pelkästään nykyrataverkon parantamisella ei päästä samanlaiseen palvelutasoon kun uudella ratakäytävällä.

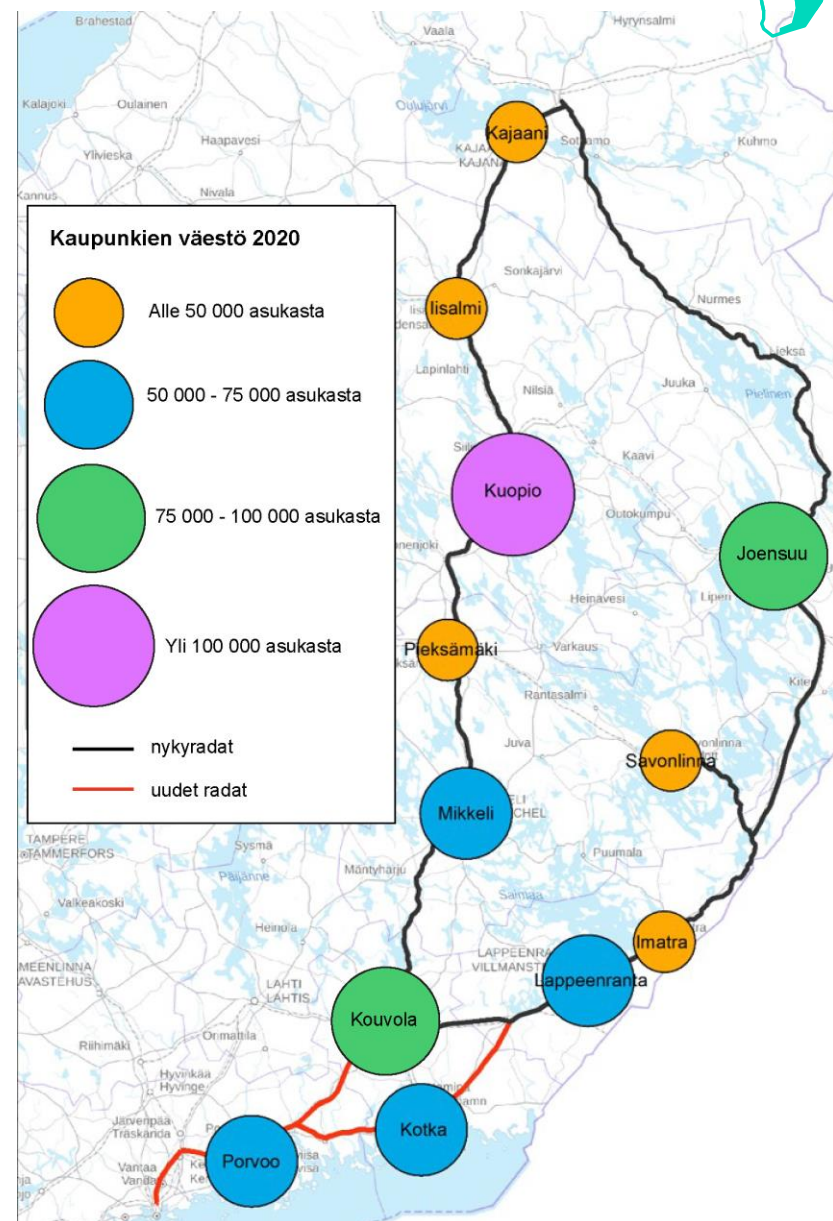
- Savon ja Karjalan radat kuntoon heti; ratojen perusparannustoimenpiteet ja nopeuttamistoimenpiteet käynnistettävä välittömästi.
- Idän suunnan uudesta Porvoo-Kouvola ratalinjauksesta ja Lentoradasta tehtävä päätös viimeistään liikenne 12 –suunnitelman yhteydessä. Uuden ratalinjauksen suunnittelu aloitettava mahdollisimman pian.
- Maakuntakaavoihin tarvitaan vähintään ohjeelliset pääratalinjaukset (Uusimaa + Kymenlaakso)





Väylän selvitykset tukevat Porvoo-Kouvola vaihtoehtoa

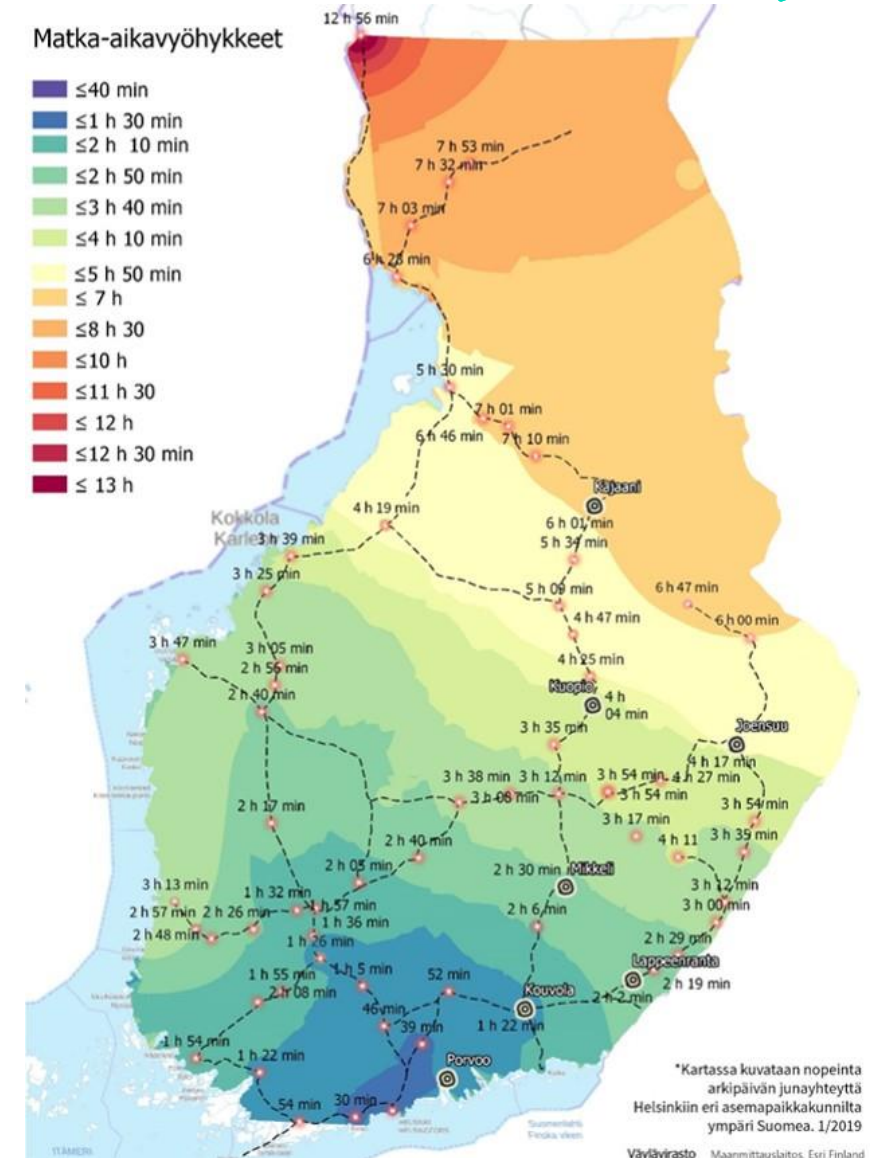
- Väylävirasto teki idän suunnan nopeasta raideyhteydestä kaksi selvitystä (2019 ja 2020)
- Savon ja Karjalan radan parannustoimenpiteillä saavutetaan suuret hyödyt
- Kerava-Lahti-Kouvola parantamisella ei päästä vastaavaan palvelutasoon kun uudella Porvoo-Kouvola ratalinjauksella
- Porvoo-Kouvola on paras ja kustannustehokkain vaihtoehto uudeksi ratalinjaukseksi
- Porvoo-Kouvola parantaa laajemmin itäisen Suomen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja tuo suurimmat taloudelliset hyödyt myös Helsingille ja Vantaalle
- Porvoon uusi raideyhteys mahdollistaa pendelöijille nopean yhteyden Vantaan ja Helsingin sekä Porvoon välille.





Miksi uusi Itärata tarvitaan?

- Itäisen Suomen raidekapasiteetti on puutteellinen ja matka-ajat eivät ole kilpailukykyisiä.
- Itärata lisäisi raidekapasiteettiä ja parantaisi palvelutasoa.
- Itärata nopeuttaisi matka-aikoja laajalti, sillä se parantaa yhteyksiä sekä Savon- että Karjalan radan osalta kansainvälisiä henkilöjunayhteyksiä unohtamatta.
- Itäisen Suomen yhteydet kansainväliselle lentoasemalle ja Vantaalle paranisivat huomattavasti.
- Matkailulle ja elinkeinoelämälle tärkeät, jo olemassa olevat kansainväliset yhteydet Venäjälle paranisivat.
- Itäradan tuoma parempi saavutettavuus ja lyhyemmät matka-ajat antavat uutta nostetta elinkeinoelämälle, mahdollistavat paikasta riippumattoman työn ja hillitsevät liikenteen päästöjä.

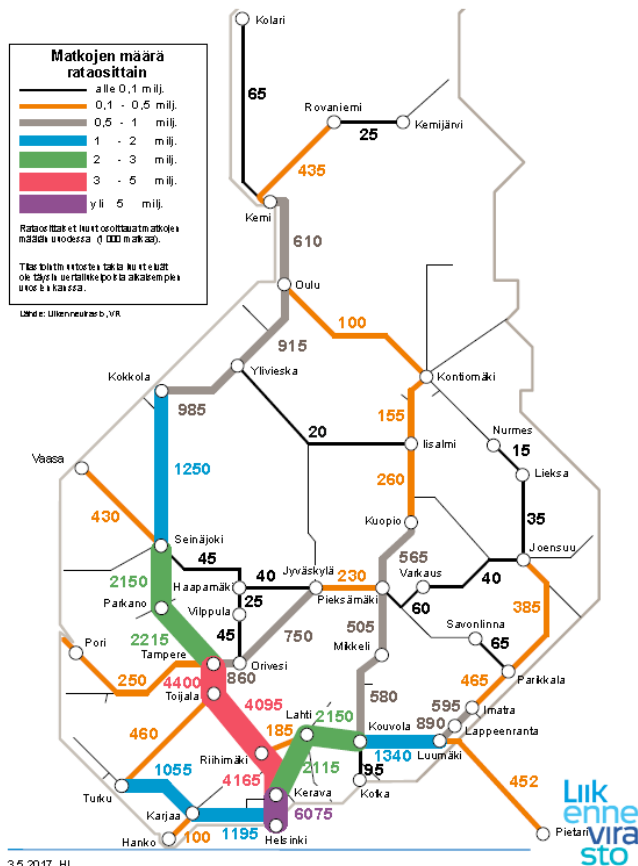




Henkilöliikenteen kehitys

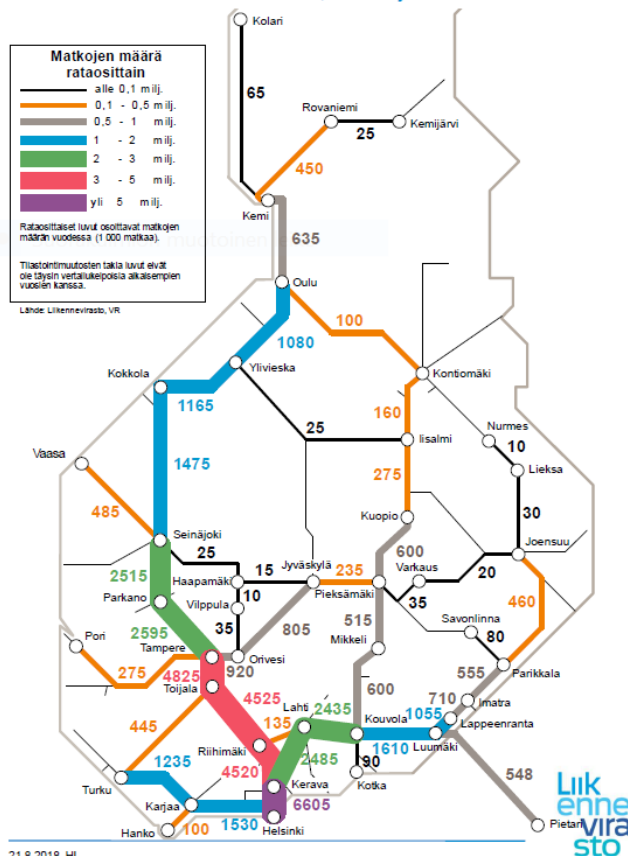
Henkilöliikenteen matkat vuonna 2016

Kaukoliikenne 12,047 milj. matkaa



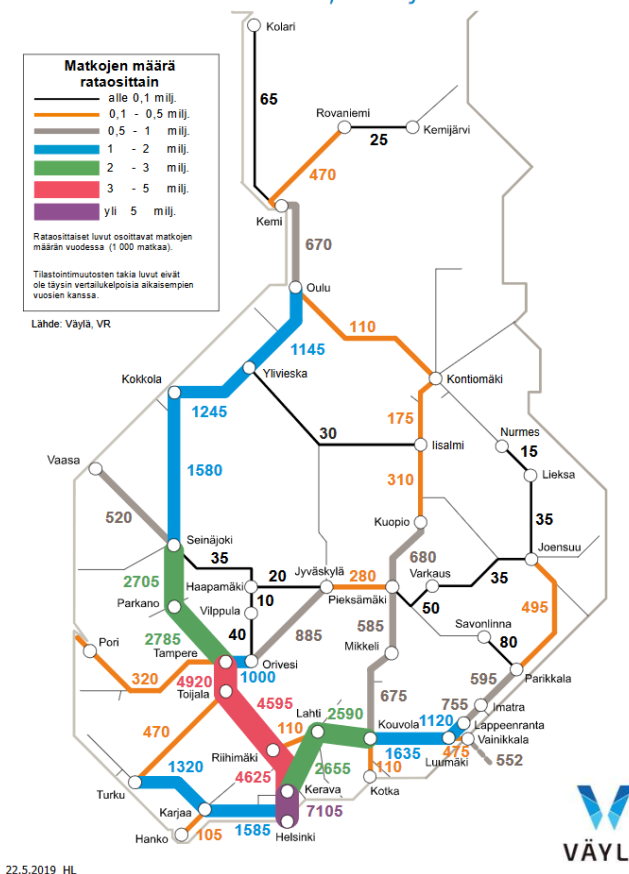
Henkilöliikenteen matkat vuonna 2017

Kaukoliikenne 13,012 milj. matkaa



Henkilöliikenteen matkat vuonna 2018

Kaukoliikenne 13,584 milj. matkaa

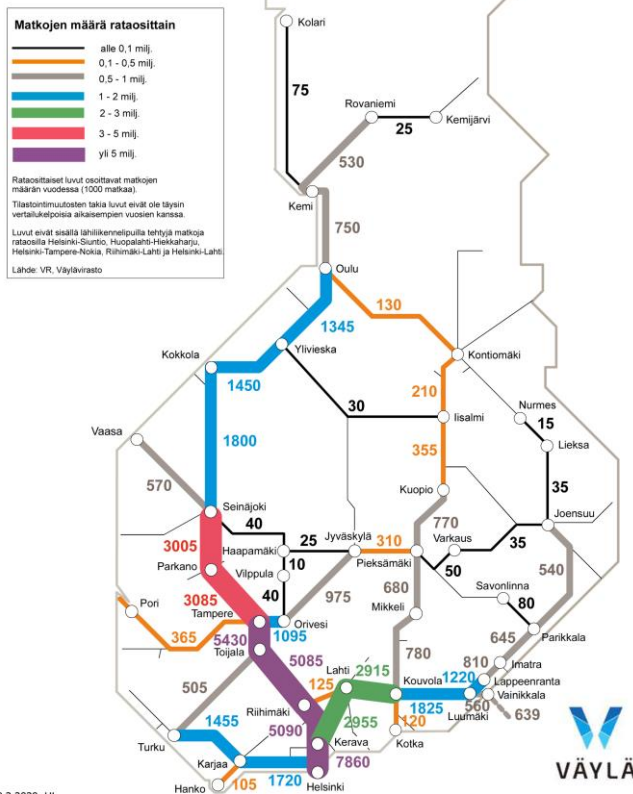


Henkilöliikenteen ennusteet

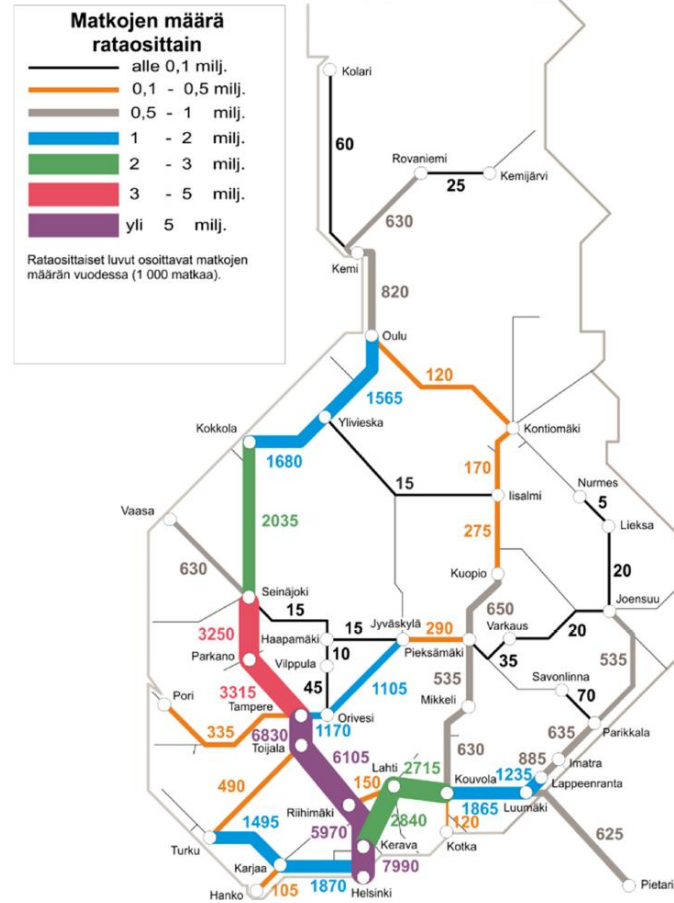


Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019

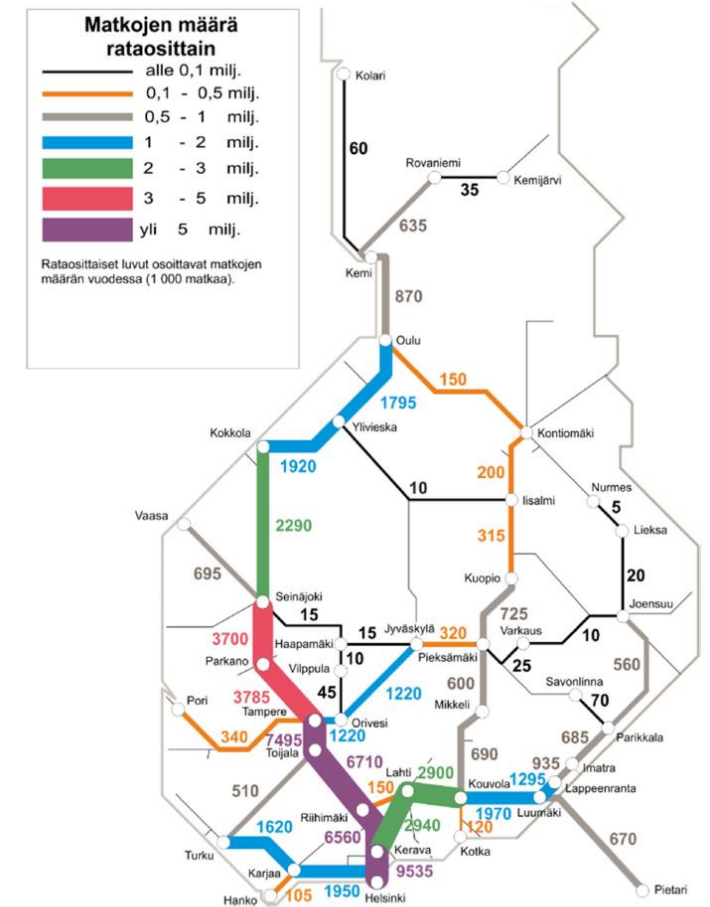
Yhteensä 14,925 milj. matkaa



18.2.2020 HL



Kuva 53. Vuoden 2030 ennustetut matkustajamäärät rataverkolla.



Kuva 54. Vuoden 2050 ennustetut matkustajamäärät rataverkolla.

Savon ja Karjalan radat kuntoon heti

Savon ja Karjalan ratojen nopeuttaminen 200 km/h tasolle on edellytys henkilöliikenteen matka-aikojen nopeuttamiselle pääkaupunkiseudun ja itäisen Suomen välillä.

- Tarvitaan heti rahoituspäätökset toteuttamisvalmiille parantamiskohteille ja suunnittelua edellyttävälle kohteille
- Rataverkolle tehtävät toimenpiteet parantavat myös tavaraliikenteen (metsä- ja kaivosteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten) toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta.
- Parannustoimenpiteet tukevat myös uuden Porvoo-Kouvola ratayhteyden toteuttamista
- Parannustoimenpiteiden hinta-arvio yhteensä noin 470–770 miljoonaa euroa.
- Toimenpiteiden merkittävä elvytysvaikutus itäisen Suomen elinvoimalle

Liikenneverkon kehittäminen

TYÖPAIKAT

ASUKAS-
MÄÄRÄ

YRITYSTEN
SJOITTUMINEN

ELINVOIMAN
KASVU

16

KAUPUNKIA

7

MAAKUNTAA



1,9

MILJOONAA
SUOMALAISTA

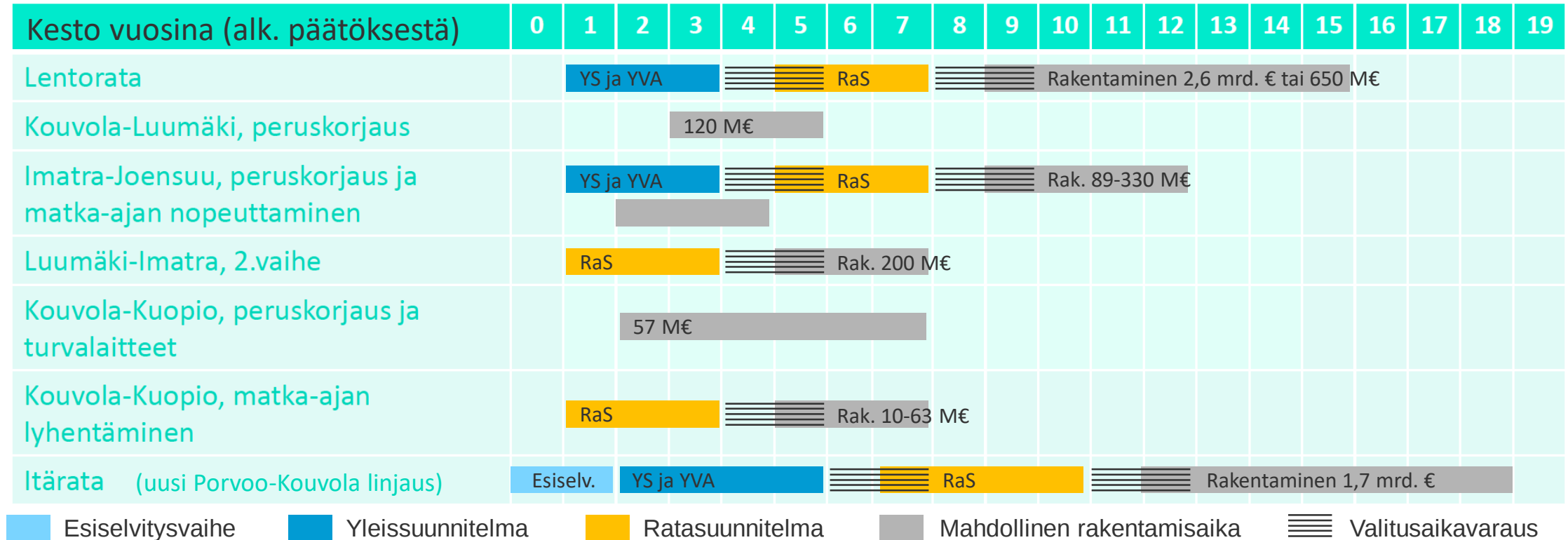


850
TUHATTA
TYÖPAIKKAA





Itäradan kehittämisen aikajänne



Jana-aikataulu on suuntaa-antava esitys tarvittavien suunnitteluvaiheiden ja toteutuksen kestosta (vuotta). Peruskorjausten tms. osalta aikataulu kuvaa myös sitä, kuinka lähellä tarve on. Hankkeiden jatkosuunnittelusta tai toteutuksesta ei ole päätöksiä.

Lähde: Väylävirasto



Kansallisesti merkittävät 2020–2040-lukujen ratahankkeet

SUOMIRATA

2,7 miljoonaa asukasta

1,2 miljoonaa työpaikkaa

Helsinki-Tampere -ratalinjaus
sisältäen **Lentoradan**

Kustannusarvio

5,8 miljardia euroa*

ITÄRATA

1,9 miljoonaa asukasta

845 000 työpaikkaa

**Helsinki-Vantaan lentoasema-
-Porvoo-Kouvola** -ratalinjaus

Kustannusarvio

1,7 miljardia euroa*

TUNNIN JUNA

1,6 miljoonaa asukasta

740 000 työpaikkaa

Kustannusarvio

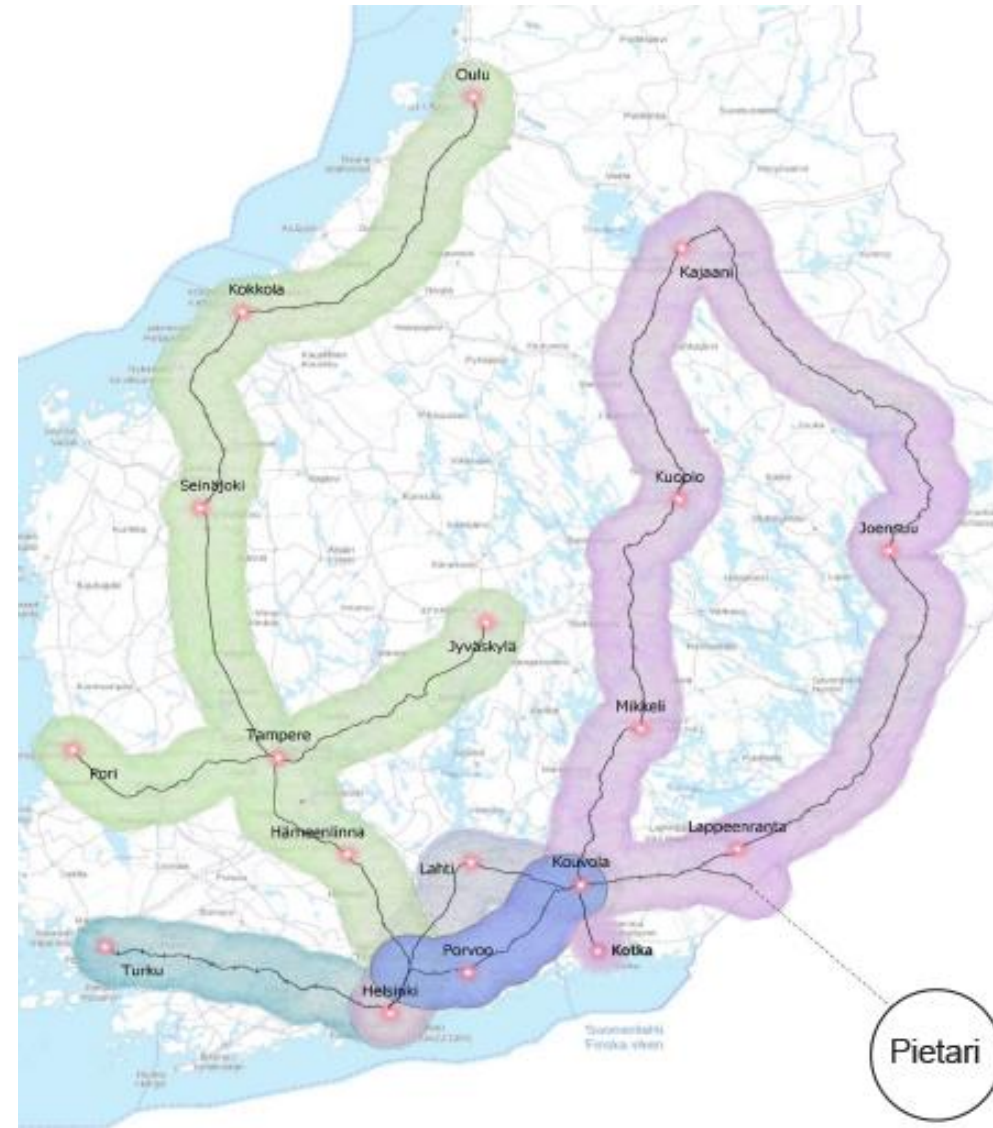
3,4 miljardia euroa*

PIETARIN

METROPOLI-ALUE

6 miljoonaa asukasta

* Väyläviraston alustava arvio





Itärata lukuina

- Uuden ratayhteyden alustava kustannusarvio on 1,7 mrd € (MAKU 130, 2010=100)
- Alustavan arvion perusteella suunnittelukustannukset Porvoo-Kouvola-linjauksessa olisivat noin 70+9 miljoonaa euroa. Kuntien osuus tästä olisi 49 %.
- Itäradan osalta kunnille ja muille julkisyhteisöille kohdistuva alustava rahoitus on noin 38,7 miljoonaa euroa.
- Hankkeen arvioitu hyöty-kustannussuhde on 0,37 (Väyläviraston Itärataselvitys 2020)
- Itärata Porvoon kautta Kouvolaan lyhentää matka-aikaa nopeustasolla 220 km/h noin 13 minuuttia (Väyläviraston taustaraportti 2020, matka-aikoja simuloitaessa käytetty n. 4-5 min lisääaikaa)
- Lisäksi matka-aika Helsinki-Vantaan lentoasemalle lyhenee merkittävästi (arviolta n. 37 minuuttia).
- Matka-aika Helsingin ja Pietarin välillä lyhenee noin 13 minuuttia nopeustasolla 220 km/h (Väylän selvitys 2020)

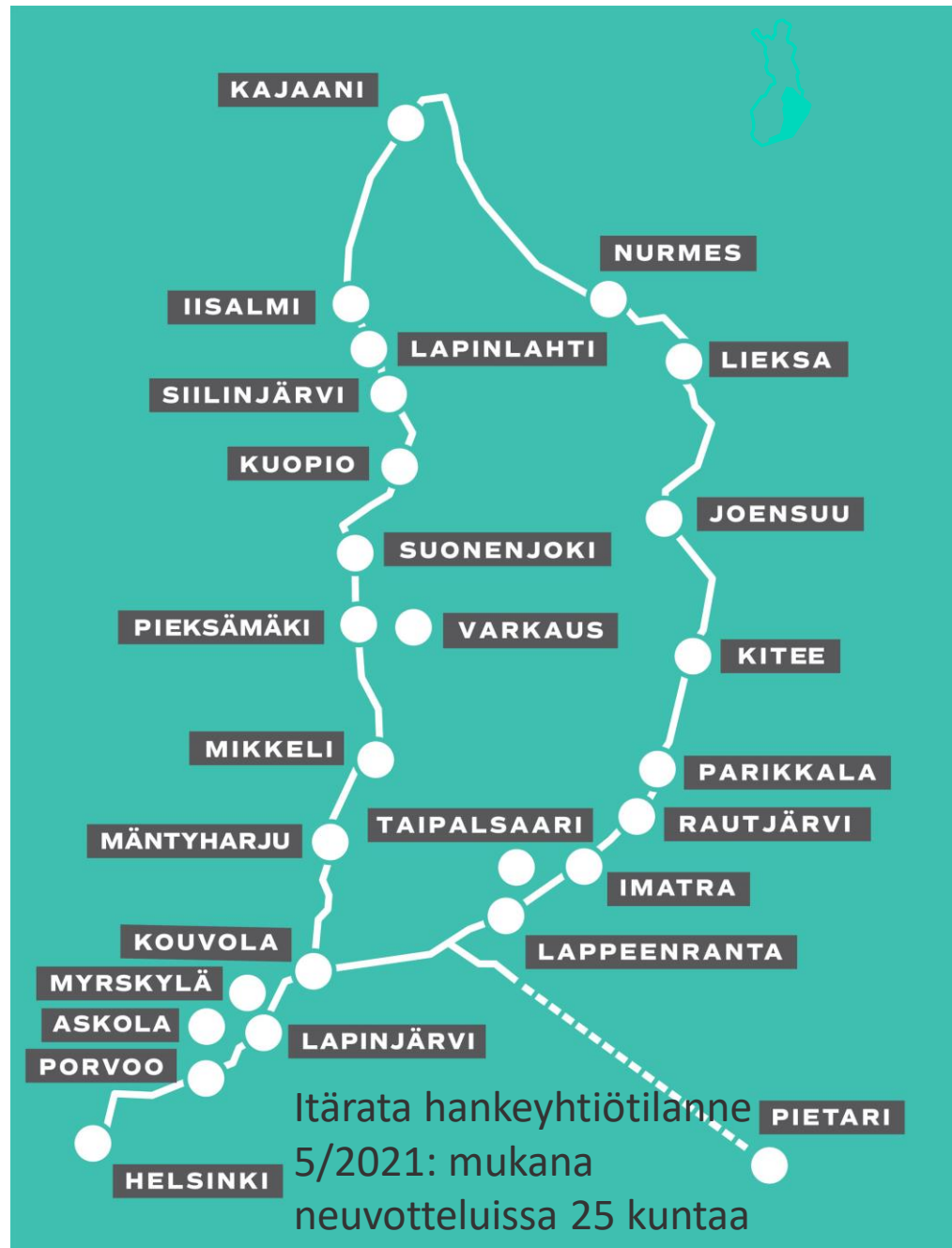


Puoli Suomea valmiina Itäradan suunnitteluhankeyhtiöön

LVM aloitti itäisen suunnan ratayhteyden hankeyhtiövalmistelun 24.6.2020 ja pyysi osapuolia ilmoittamaan 31.8.2020 mennessä alustavat edellytykset osallistua hankeyhtiön pääomittamiseen sekä reunaehdot pääomituksen tekemiselle.

Itärataa kannattavat 13 kaupunkia ja 5 kuntaa tekivät päätöksen, että ovat valmiit rahoittamaan uuden itäisen ratayhteyden suunnittelua, jos linjaus kulkee Porvoon ja Kouvolan kautta.

- Itäisen suunnan hankeyhtiön suunnittelukustannukset ovat alustavan arvion perusteella Lentorata-Porvoo-Kouvola-vaihtoehdossa n. 70 miljoonaa euroa.
- Päätöksillä taattiin LVM:n edellyttämä kuntien 49 % osuus suunnitteluhankeyhtiön pääomittamiseen. Itäradan osalta kunnille ja muille julkisyhteisöille kohdistuva alustava rahoitus oli noin 34,3 miljoonaa euroa.
- Itäradasta on käyty myös rakentavat keskustelut Helsingin ja Vantaan kaupunkien suuntaan



Itäradan hankeyhtiöneuvottelut

Syyskuun 2020 lopussa Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti, että itäisen suunnan raideyhteyden hankeyhtiöneuvotteluita jatketaan Itäradan Lentorata-Porvoo-Kouvola linjauksen kanssa.

Ministeriö aloitti 7.10.2020 keskustelut Porvoo-Kouvola-ratalinjauksen suunnitteluhankeyhtiöön sitoutuneiden kaupunkien ja kuntien kanssa.

- Ennen hankeneuvottelujen jatkamista valtion tuli tehdä talouspoliittisessa ministeriövaliokunnassa myönteinen päätös Itäradan hankeyhtiöneuvotteluihin osallistumisesta.
- LVM tiedotti, että se esittää talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluiden jatkamista Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta.
- Valtion osallistuminen itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluihin tuli talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyyn tammikuussa 2021.



Talpon päätös

Talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli kokouksessaan 20.1.2021 itäisen Suomen raidelinjauksia. Ministerivaliokunnan päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa neuvotteluja Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen eli Itärata-hankeyhtiön perustamiseksi.

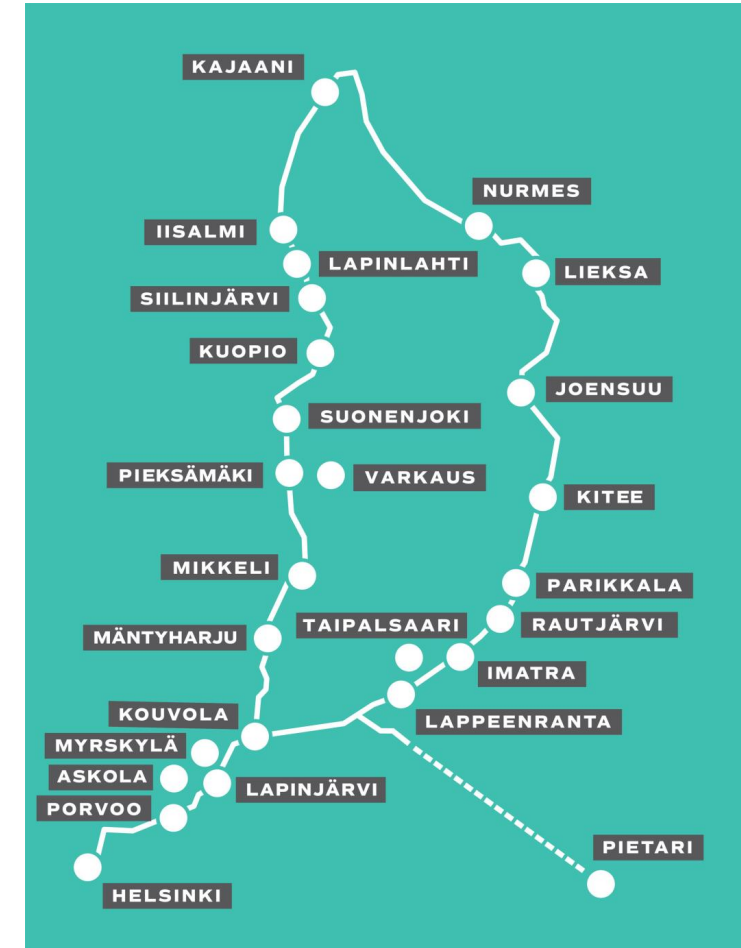
- Talpo puolsi, että liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa neuvotteluja Porvoo-Kouvola-linjauksen eli Itäradan raideliikenneinvestoinnista hyötyvien kuntien ja mahdollisesti muiden julkisyhteisöjen kanssa hankeyhtiön perustamiseksi.
- Hankeyhtiön toimialana ja tehtävänä olisi Itärata-hankkeen suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti.
- Perustamisedellytykset olisivat yhdenvertaiset Suomi-rata Oy:n ja Turun Tunnin Juna Oy:n kanssa. Valtio omistaisi hankeyhtiöstä perustamisvaiheessa vähintään 51 prosenttia.
- Valtion rahoitusosuudesta ja määrärahan käyttämisestä hankeyhtiön pääomittamiseen päättäisi kuitenkin eduskunta.





Osakassopimusluonnos

- Osakassopimusneuvotteluissa mukana olivat valtion lisäksi seuraavat 25 kaupunkia tai kuntaa: Askola, Helsinki, Iisalmi, Imatra, Joensuu, Kajaani, Kitee, Kouvola, Kuopio, Lapinjärvi, Lapinlahti, Lappeenranta, Lieksa, Mikkeli, Myrskylä, Mäntyharju, Nurmee, Parikkala, Pieksämäki, Porvoo, Rautjärvi, Siilinjärvi, Suonenjoki, Taipalsaari ja Varkaus.
- Itärata Oy:n osakassopimus sovitaan keskeisistä tavoitteista yhtiölle ja Itärata -hankkeelle.
- Osakassopimuksessa sovitaan mm. tarkemmin hankeyhtiön hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta, osakkeiden omistuksesta ja luovutuksesta sekä niihin liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista sekä osakkeenomistajien oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden.
- Rakentamisvaiheesta tai sen osista ei ole tehty päätöstä, eikä osakassopimuksen mukaisen suunnittelun loppuunsaattaminen velvoita sen osapuolia rakentamista koskevaan päätöksentekoon.

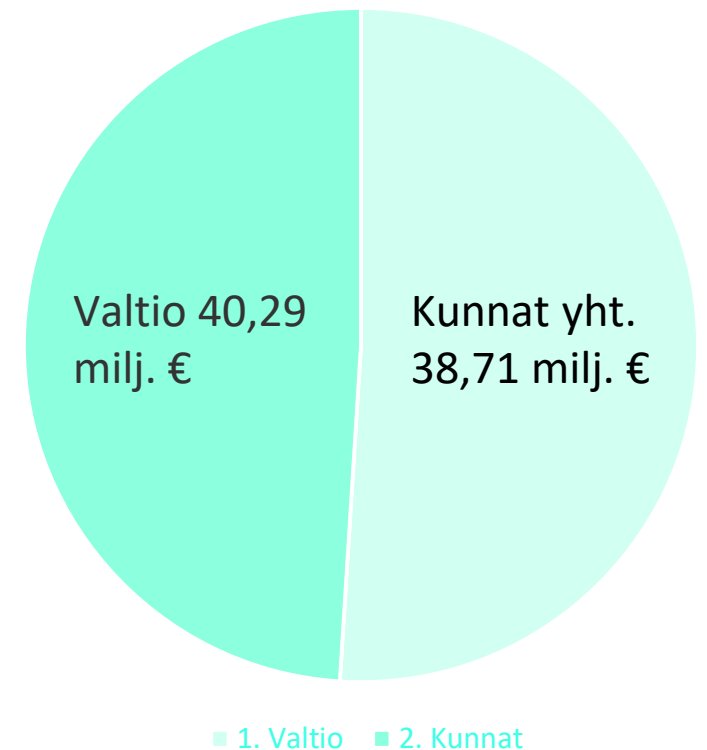




Osakassopimusluonnos

- Rahoitusosuus jakautuu arvion mukaan noin 9 vuodelle. Rahoituksella katetaan kustannukset, jotka aiheutuvat suunnitteluhankkeesta sekä muusta yhtiön organisaation toiminnasta.
- Muiden myöhemmin hankeyhtiöön osallistuvien kuntien pääomitus vaikuttaa osakassopimuksen lopullisiin maksuosuuksiin. Lopulliset kuntien väliset kustannusosuudet täsmentyvät ennen varsinaisen osakassopimuksen allekirjoittamista.
- Valtion, kaupunkien ja kuntien rahoitusosuuksissa ei ole otettu huomioon hankkeeseen mahdollisesti saatavaa EU-tukea. Tuki pienentää rahoitusosuuksia edellyttäen, että suunnittelukustannukset eivät hankkeen aikana olennaisesti kasva arvioidusta.
- Osapuolet eivät ole velvollisia lisärahoittamaan yhtiötä, jos suunnittelukustannukset ylittävät arvioidun määrän. Lisärahoitus edellyttää uusia erillisiä neuvotteluja ja päätöksiä.

Kustannukset yht. 79 milj. euroa





Yhtiöjärjestysluonnos

- Yhtiöjärjestysluonnoksessa määritellään perustettavan yhtiön toiminimi, toimipaikka, toimiala, toiminnan tarkoitus, hallitus, toimitusjohtaja, yhtiön edustajat, tilintarkastaja, tilikausi, yhtiökokoukseen liittyvät asiat sekä yhtiön osakkeiden lunastus-, suostumus- ja välityslauseke.
- Yhtiön toimialana on [Lentorata–Porvoo–Kouvola] nopeaan junayhteyteen liittyvä raide-liikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Yhtiö voi tämän lisäksi tehdä tai teettää selvityksiä hankkeen rakentamisen mahdollistamiseksi sekä hankkeeseen liittyvien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten tunnistamiseksi.
- Erityisenä tarkoituksena on kehittää ja tuottaa yhteiskunnan, viranomaisten ja osakkaidensa tarpeisiin raideliikenneinfrastruktuurin suunnitelmia ja tähän liittyvien hyötyjen, haittojen ja muiden vaikutusten arvioita.

Mikäli osakassopimus, siihen liittyvät sopimukset ja asiakirjat ja yhtiön yhtiöjärjestys ovat toistensa kanssa ristiriidassa, sovelletaan asiakirjoja seuraavassa etusijajärjestyksessä:

- (i) osakassopimus;
- (ii) yhtiön yhtiöjärjestys; ja
- (iii) liitteenä olevat muut asiakirjat.



Perustamissopimusluonnos

- Osakkaat allekirjoittavat yhtiötä perustettaessa lisäksi perustamissopimuksen, jossa sovitaan erityisesti yhtiön perustamiseen ja osakkeiden lukumäärään ja merkitsemiseen liittyvät yksityiskohdat.
- Perustamissopimuksen allekirjoituksin kukin osakas merkitsee osakkaita myöhemmin määritettävän osakekohtaisen merkintähinnan mukaan.
- Yhtiön kustakin osakkeesta maksetaan yhtiölle merkintähinta, joka merkitään kokonaisuudessaan yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.
- Perustamissopimuksessa sovitaan myös hallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan valinnasta sekä hallituksen palkkioista.
- Perustamissopimuksessa sovitaan myös yhteisen pankkitilin avaamisesta ja sen käyttöoikeuksista.



Kohti hankeyhtiön perustamista

- Valtion ja kuntien neuvottelijat ovat päässeet yhteisymmärrykseen Itäradan suunnittelua edistävän hankeyhtiön perustamisesta.
- Osakassopimuksen lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiön perustaminen edellyttävät vielä valtion ja kuntien päätöksentekoa omissa päätöksentekoelimissään.
- Kuntien osalta päätökset on arvioitu tehtävän kunkin tahon omien toimielimien kokousaikataulujen mukaisesti touko-kesäkuussa yhtenäisillä asiakirjoilla ja liitemateriaaleilla.
- Valtion osalta asiaa käsitellään talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa sekä valtioneuvoston yleisistunnossa. Valtion rahoitusosuudesta ja määrärahan käyttämisestä hankeyhtiön pääomittamiseen päättäisi kuitenkin eduskunta.
- Yhtiö perustettaisiin mahdollisimman pian sen jälkeen, kun tarvittavat päätökset on tehty ja osakassopimukset on allekirjoitettu.



Kuntien päätöksenteko

Kunta/kaupunki	Hallitus	Valtuusto	Kunta/kaupunki	Hallitus	Valtuusto
Helsinki	31.5.	16.6.	Askola	26.5.	17.6.
Iisalmi	31.5.	7.6.	Kitee	14.6.	23.6.
Imatra	7.6.	14.6.	Lapinjärvi	31.5.	9.6.
Joensuu	31.5.	14.6.	Lapinlahti	31.5.	15.6.
Kajaani	8.6.	21.6.	Lieksa	21.6.	28.6.
Kouvola	7.6.	14.6.	Myrskylä	21.6.	28.6.
Kuopio	joka maanantai	21.6.	Mäntyharju	31.5.	7.6.
Lappeenranta	31.5.	21.6.	Nurmes	7.6.	23.6.
Mikkeli	31.5.	7.6.	Parikkala	8.6.	14.6.
Pieksämäki	31.5.	7.6.	Rautjärvi	31.5.	14.6.
Porvoo	7.6.	16.6. tai 30.6.	Siilinjärvi	7.6.	17.6.
Varkaus	24.5.	31.5.	Suonenjoki	14.6.	21.6.
			Taipalsaari	7.6.	16.6.

Itäradan jatkostepit

Perustamisen jälkeen Itärata Oy organisoituu ja käynnistää toimintansa.

- Maakuntakaavoituksen osalta Kymenlaakson maakuntakaavassa Itärata-linjaus on ohjeellisena pääratamerkintänä.
- Uusimaa 2050 -kaava on päivitettävä vaihemaakuntakaavana Itäradan linjauksen osalta ”pääradan ohjeellinen linjaus” -tasolle.

Itäradan täysimääräisten hyötyjen saavuttamiseksi tarvitaan investointeja lisäksi Savon, Karjalan ja Luumäki–Vainikkala-radoille. Itäratahankkeen kunnat edistävät näitä parannustoimenpiteitä uuden raideyhteyden rinnalla. Nykyisen rataverkon toimenpiteet toteutetaan kuitenkin valtion toimesta erillisenä uudesta Itäratayhteyden hankeyhtiöstä.

